Deutscher Bundestag **Drucksache 19/153**

19. Wahlperiode 01.12.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulla Jelpke, Dr. André Hahn, Jan Korte, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/66 –

Betrieb von Körperscannern auf deutschen Flughäfen

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem Jahr 2016 sind an deutschen Flughäfen Körperscanner im Betrieb. Diese Sicherheitstechnologie ist weiterhin umstritten. So empfinden viele Reisende den „Nacktscan“ als Verletzung ihrer Privatsphäre und die Einnahme der dafür notwendigen Körperhaltung als entwürdigend. Eine Folge der Einführung der Körperscanner war ein sich aus dem Verfahren ergebender zeitlicher Mehraufwand, der selbst bei reibungslosem Verlauf das Doppelte der Kontrolle durch einen herkömmlichen Metalldetektor beträgt. Zudem erwiesen sich zumindest die ersten Generationen der Körperscanner als fehleranfällig, da sie Muskulatur und Schweißflecken als verdächtig anzeigten und selbst Bonbonpapier in der Hosentasche zu einer Scanwiederholung führte, während Sprengstoff oder Waffen in den Schuhen, Körperöffnungen oder Hautfalten nicht erkannt werden konnten. Die Fehlerquote der ersten Generation wird mit 70 bis 100 Prozent angegeben, diejenige der zweiten mit rund 50 Prozent (www.spiegel.de/reise/aktuell/koerperscanner-deutsche-flughaefen-ruesten-auf-a-1109200.html). Bis Jahresende 2016 sollten nach Angaben des Bundesministeriums des Innern vom August 2016 an Flughäfen Geräte der dritten Generation eingeführt werden, die zuvor bereits am Flughafen von Hannover und Sylt getestet und nach Ansicht des Bundesministeriums „sowohl von den Passagieren, als auch von den Luftsicherheitsassistenten positiv bewertet und gut angenommen“ wurden. Mit 300 neu angeschafften Scannern vom Typ R&S QPS200 sollen zuerst die verbliebenen Metalldetektoren ersetzt werden, die vorhandenen LH3-Scanner der Vorgeneration werden aber weiter eingesetzt. Die in den EU-Direktiven 1141/2011 und 1147/2011 vorgegebene Freiwilligkeit des Scannerchecks bedeutet bei einem nach Angaben des Bundesinnenministeriums vorgesehenen flächendeckenden Einsatz von Sicherheitsscannern anstelle der Metalldetektorschleusen, dass als einzige Alternative zum Scan für Flugpassagiere die manuelle Körperdurchsuchung bleibt (www.spiegel.de/forum/reise/flugsicherheit-neue-scanner-kriegt-das-land-thread-506913-1.html).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums des Innern vom 29. November 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Auf welchen gesetzlichen Grundlagen im Einzelnen werden an deutschen Verkehrsflughäfen Körperscanner eingesetzt?

Nach Nr. 4.1. des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates in Verbindung mit Kapitel 4.1.1.2 e) im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission, sind Sicherheitsscanner, die nicht mit ionisierender Strahlung arbeiten, ein zulässiges Kontrollmittel für die Kontrolle von Fluggästen. In der o. g. Durchführungsverordnung sind auch die Mindestbedingungen festgelegt, die bei der Kontrolle von Fluggästen durch einen Sicherheitsscanner erfüllt werden müssen.

2. Wie viele Körperscanner welcher Bauart und von welchen Herstellern zu welchem Preis (einschließlich der zu Testzwecken im Praxisbetrieb an Verkehrsflughäfen eingesetzten) wurden wann vom Bundesinnenministerium zum Betrieb an Verkehrsflughäfen beschafft?

   a) Wie viele dieser Scanner sind noch in Betrieb?

   b) Wie viele dieser Scanner wurden wann durch Modelle neuerer Bauart ersetzt?

   c) Inwieweit und wo sind noch Körperscanner älterer Bauart im Betrieb, die anstelle einer symbolischen Grafik einer untersuchten Person auf den neueren Modellen ein detailliertes Bild einschließlich möglicher Intimpiercings oder künstlicher Darmausgänge anzeigen?

Die Fragen 2 bis 2c werden gemeinsam beantwortet.

Auf den Flughäfen, auf denen die Bundespolizei die Luftsicherheitsaufgaben wahrnimmt, werden Sicherheitsscanner der Firma L3- Communications vom Typ ProVision ATD und ProVision 2 sowie der Firma Rohde & Schwarz vom Typ QPS200 eingesetzt. Es wurden 16 Sicherheitsscanner vom Typ ProVision ATD, 114 Sicherheitsscanner vom Typ ProVision 2 und 67 Sicherheitsscanner vom Typ QPS200 beschafft, die alle im Betrieb sind.

Zu den Preisen von Sicherheitsausstattungen können keine Aussagen getroffen werden, da die Angebote nach § 5 VgV (Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge) und § 30 Abs. 3 VSVgV (Vergabeverordnung Verteidigung und Sicherheit) vertraulich zu behandeln sind und eine Verschwiegenheitspflicht nach den Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Beschaffungsamtes hinsichtlich der Vertragsinhalte für beide Parteien besteht.

Diese Informationen werden daher gemäß § 3 Nummer 4 VSA (Verschlusssachenanweisung) als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft und dem Deutschen Bundestag gesondert übermittelt.*

Der Sicherheitsscanner QPS200 wird seit Mitte 2016 beschafft. Er ersetzt nicht die vorhandenen Sicherheitsscanner ProVision, sondern dient der Ausstattung weiterer Kontrollstellen. Es sind nur Sicherheitsscanner im Einsatz, die ausschließlich mit automatischer Detektion ohne Bilderzeugung arbeiten, d. h. die Geräte zeigen keine realen Körperbilder auf den Kontrollmonitoren an, sondern generieren nur eine symbolische Grafik und speichern keine Daten.

* Das Bundesministerium des Innern hat die Antwort als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft.
Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

3. Wie viele Körperscanner welcher Generation bzw. Bauart sind derzeit an welchen deutschen Verkehrsflughäfen in Betrieb?

   a) An welchen deutschen Verkehrsflughäfen (bzw. welchen Terminals, wenn diese eine eigene Sicherheitsschleuse haben) sind bislang keine Körperscanner in Betrieb (bitte angeben, wann dort jeweils die Einführung von Köperscannern geplant ist)?

   b) An welchen deutschen Verkehrsflughäfen (bzw. welchen Terminals, wenn diese eine eigene Sicherheitsschleuse haben) sind sowohl Metalldetektorschleusen als auch Körperscanner in Betrieb (bitte angeben, inwieweit Flugpassagiere dort die freie Auswahl haben, welcher Form der Sicherheitsüberprüfung sie sich unterziehen lassen und ab wann die Ersetzung der Metalldetektorschleusen durch Körperscanner geplant ist)?

Die Fragen 3 bis 3b werden gemeinsam beantwortet.

An den deutschen Verkehrsflughäfen sollen sukzessive flächendeckend Sicherheitsscanner eingesetzt werden und die derzeit vorhandenen Metalldetektorschleusen ersetzen. Derzeit kommen an deutschen Verkehrsflughäfen insgesamt 213 Geräte der Hersteller L3 und Rohde & Schwarz zum Einsatz. Alle eingesetzten Geräte erfüllen sowohl die nationalen als auch die europäischen Anforderungen. Sicherheitsscanner befinden sich an den Flughäfen jeweils an der Luftsicherheitskontrollstelle, die vor Betreten des Sicherheitsbereichs passiert werden muss.

Soweit parlamentarische Anfragen Umstände betreffen, die aus Gründen des Staatswohls geheimhaltungsbedürftig sind, hat die Bundesregierung zu prüfen, ob und auf welche Weise die Geheimhaltungsbedürftigkeit mit dem parlamentarischen Informationsanspruch in Einklang gebracht werden kann (BVerfGE 124, 161 [189]).

Die Bundesregierung ist nach sorgfältiger Abwägung zu der Auffassung gelangt, dass die Frage 3 aus Geheimhaltungsgründen teilweise nicht in dem für die Öffentlichkeit einsehbaren Teil beantwortet werden muss.

Zwar ist der parlamentarische Informationsanspruch grundsätzlich auf die Beantwortung gestellter Fragen in der Öffentlichkeit angelegt. Die Einstufung der teilweisen Antwort auf die Fragen 3 als Verschlusssache (VS) mit dem Geheimhaltungsgrad „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ ist aber im vorliegenden Fall im Hinblick auf das Staatswohl erforderlich. Nach § 3 Nummer 4 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum materiellen und organisatorischen Schutz von Verschlusssachen (VSA) sind Informationen, deren Kenntnisnahme durch Unbefugte für die Interessen der Bundesrepublik Deutschland oder eines ihrer Länder nachteilig sein können, entsprechend einzustufen.

Eine zur Veröffentlichung bestimmte Antwort der Bundesregierung auf die Frage nach Bauart und Typ von Sicherheitsscannern, zur Nennung der Flughäfen, an denen sie zum Einsatz kommen und zu den weiteren Planungen zum Einsatz von Sicherheitsscannern an deutschen Verkehrsflughäfen, würde einem nicht eingrenzbaren Personenkreis nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland, sensible Informationen über die eingesetzte Luftsicherheitskontrollausrüstung zugänglich

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

machen. Ein gewisses Maß an Unvorhersehbarkeit bei der an den deutschen Verkehrsflughäfen jeweils zum Einsatz kommenden Luftsicherheitskontrollausrüstung ist für die Gewährleistung des Sicherheitsstandards jedoch von besonderer Bedeutung. Diese Informationen werden daher gemäß § 3 Nummer 4 VSA als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft und dem Deutschen Bundestag gesondert übermittelt.*

4. Inwieweit wird an deutschen Verkehrsflughäfen in jedem einzelnen Fall die in den EU-Direktiven 1141/2011 und 1147/2011 vorgegebene Freiwilligkeit des Scannerchecks garantiert, und welche Alternativen der Sicherheitsüberprüfung bestehen jeweils für die Passagiere?

Gemäß Kapitel 4.1.1.10 im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission, haben Fluggäste das Recht, die Kontrolle mit einem Sicherheitsscanner zu verweigern. In diesem Fall ist der Fluggast durch eine alternative Methode zu kontrollieren.

Dementsprechend werden alle Fluggäste an den deutschen Verkehrsflughäfen vor Betreten der Fluggastkontrollstellen darauf hingewiesen, dass die Fluggastkontrolle mittels Sicherheitsscanner freiwillig ist. Alternativ wird den Fluggästen eine manuelle Kontrolle angeboten.

5. Welche Probleme im Einzelnen (etwa bezüglich Beschwerden von Passagieren, möglicher zeitlicher Verlängerung der Sicherheitsüberprüfung, möglichen personellen Mehraufwands, Fehlerhaftigkeit des Scanergebnisses etc.) ergaben sich nach Kenntnis der Bundesregierung mit den an deutschen Verkehrsflughäfen in Betrieb genommenen Körperscannern (bitte jeweils nach Modell bzw. Generation des Scanners aufschlüsseln)?

Die Bundesregierung erhebt keine Daten über Beschwerden von Passagieren über Wartezeiten an den Luftsicherheitskontrollstellen. Es ist kein personeller Mehraufwand beim Einsatz von Sicherheitsscannern gegenüber dem Einsatz von Metalldetektorschleusen zu verzeichnen. Die eingesetzten Sicherheitsscanner erfüllen die an ihre Leistungsfähigkeit gestellten Erwartungen.

6. Inwieweit, in welchen Fällen, und aus welchen Gründen ergibt sich nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Einsatz von Körperscannern an Verkehrsflughäfen ein möglicher zeitlicher Mehraufwand gegenüber der Sicherheitsüberprüfung durch Metalldetektorschleusen?

Aufgrund unterschiedlicher Detektionstechnik und Detektionsleistung sind beide Systeme hinsichtlich eines etwaigen zeitlichen Mehraufwandes nicht miteinander vergleichbar. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 5 und 7 verwiesen.

* Das Bundesministerium des Innern hat die Antwort als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft.
Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

7. Welche konkreten Ergebnisse erbrachte nach Kenntnis der Bundesregierung der Test des Scanners vom Typ R&S QPS200 seit Sommer 2015 am Flughafen Hannover und seit Ende 2015 am Flughafen Sylt?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass hier der Sicherheitsscanner vom Typ QPS200 gemeint ist. Ein Test des QPS200 am Flughafen Sylt im Jahr 2015 hat nach Kenntnis der Bundesregierung nicht stattgefunden. Dort wird seit 2015 ein QPS200 ohne besondere Testverfahren eingesetzt. Die Ergebnisse der Tests des QPS200 in Hannover in Verbindung mit den Erfahrungen aus dem Einsatz des QPS200 auch an allen anderen Flughäfen werden nachfolgend in den Antworten zu den Fragen 7a bis 7g dargestellt.

a) Wie hoch ist die durchschnittliche Fehlerquote dieses Modells, worin liegt diese Fehlerhaftigkeit begründet, und inwieweit hat sich diese Fehlerhaftigkeit gegenüber dem Vorläufermodell verbessert?

Die Alarmrate der an den deutschen Flughäfen eingesetzten Sicherheitsscanner hängt im Wesentlichen davon ab, ob der Passagier alle detektionsrelevanten Gegenstände abgelegt hat und ob er während des Kontrollprozesses ruhig im Gerät steht.

b) In welchen Bereichen sieht die Bundesregierung bei diesem Modell Mängel oder Verbesserungsbedarf?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

c) Welche Vorteile und Verbesserungen gegenüber den Vorgängermodellen weist der Typ R&S QPS200 auf?

Der Sicherheitsscanner vom Typ QPS200 verfügt über ein offenes Design, so dass der Fluggast während des Scanvorganges eine im Vergleich zu anderen Modellen leichter einzunehmende Armhaltung zeigen kann.

d) Wie wurde der Betrieb des R&S QPS200 von Passagieren aufgenommen?

e) Wie wurde der Betrieb des R&S QPS200 von Luftsicherheitsassistentinnen und -assistenten aufgenommen?

Die Fragen 7d und 7e werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat von Fluggästen und Luftsicherheitsassistenten positive Rückmeldung über den Einsatz des QPS200 erhalten. Die Bundesregierung erhebt jedoch nicht systematisch Daten darüber wie der Betrieb von Sicherheitsscannern von den Fluggästen und dem Kontrollpersonal aufgenommen wird.

f) Welche Aussagen zur Entwicklung der Durchsatzzahl (Geschwindigkeit) kann die Bundesregierung treffen, und inwieweit ist hier eine Verbesserung gegenüber den Vorgängermodellen festzustellen?

Durch den Sicherheitsscanner QPS200 wird die Scandauer gegenüber den Vorgängermodellen für jeden Fluggast verkürzt und die Zahl der notwendigen, vollständigen Personennachkontrollen deutlich reduziert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

g) Inwieweit und in welchen Punkten brachte der Praxisbetrieb der neuen Scanner gegebenenfalls von den Testergebnissen positiv oder negativ abweichende Ergebnisse?

Beim Einsatz des QPS200 im Praxisbetrieb wurden keine Abweichungen zu vorherigen Testverfahren festgestellt.

8. Inwieweit und wo werden derzeit in der Bundesrepublik Deutschland von Seiten der Bundesregierung oder nach ihrer Kenntnis von Landesbehörden Körperscanner außerhalb von Flughäfen in öffentlichen Gebäuden, Behörden, Ministerien etc. eingesetzt, bzw. inwieweit und für wann und wo ist ein solcher Einsatz geplant?

Im Bundesministerium des Innern ist für die Personenkontrolle am Besuchereingang ein Sicherheitsscanner im Einsatz. Die Bundesregierung hat keine Kenntnis darüber, ob Landesbehörden Sicherheitsscanner außerhalb von Flughäfen einsetzen oder deren Einsatz planen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333